

Kennistafel VET 18 april 2023

Verslag

Inleiding

Nils Rosmuller (Lector Energie- en Transportveiligheid, NIPV) heet iedereen welkom bij het de eerste Kennistafel Veiligheidsbeleid Energietransitie (VET) van 2023. Het centrale thema van vandaag is “Hoe past het transport van veranderende energiestromen in ons huidige basisnet?” Met 32 deelnemers afkomstig vanuit ministeries, veiligheidsregio’s omgevingsdiensten, en adviesbureaus is er een mooie opkomst. Op de agenda staan twee presentaties. Eerst geeft Alan Dirks van Havenbedrijf Rotterdam zijn visie op toekomstige energiestromen vanuit het perspectief van de haven, dan volgt Marco v/d Berg vanuit het perspectief van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

Alan Dirks (Havenbedrijf Rotterdam)

Alan begint zijn presentatie met een korte situatieschets. Hij benadrukt de noodzaak van de energietransitie aan de hand van figuren uit recente IPCC rapporten, en laat zien wat voor impact een transitie naar hernieuwbare energie op de haven van Rotterdam zal hebben. De haven van Rotterdam is, naast een belangrijke hub voor goederenoverslag, ook een belangrijke hub voor energieoverslag. Er zijn op dit moment 6 raffinaderijen ten behoeve van fossiele energie die een belangrijke rol vervullen in de hubfunctie van de haven. Naar verwachting maakt de fossiele hubfunctie plaats voor een vergelijkbare positie voor waterstof(dragers).

De waterstof hubfunctie moet nog vorm krijgen. Het havenbedrijf Rotterdam heeft een ambitie om in 2030 4,6 megaton waterstof te kunnen leveren in Europa. Naar schatting kan 0,6 megaton hiervan nationaal worden geproduceerd, wat inhoudt dat de resterende 4 ton moet worden geïmporteerd. Alan maakt een onderscheid in een drietal manieren waarop waterstof kan worden geïmporteerd: als waterstof, als LOHC, en als ammoniak. Transport

van puur waterstof staat nog in de kinderschoenen, transport als LOHC is kostbaar (vergt 15 ton materiaal voor 1 ton waterstof), transport als ammoniak lijkt voor nu de meest logische optie.

De keuze voor ammoniak als dominante waterstofdrager lijkt al te zijn gemaakt. Hoewel de huidige capaciteit van ammoniak in de haven van R'dam op 0,5 megaton zit, is de totaal aangevraagde capaciteit binnen het havengebied voor 2030 al 11 megaton. Van deze aanvragen zijn er reeds 3 ingediend, en komen er misschien nog 4 bij.

Er bestaat nog geen accurate richtlijn voor het bevoegd gezag om te gebruiken bij vergunningsaanvragen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een aangepaste PGS-12 voor nieuwe grootschalige ammoniak terminals om de veiligheid te borgen en willekeur te voorkomen. Alan benadrukt dat de regio Rotterdam constructief tegenover de bouw van deze terminals staat om de toekomstbestendigheid van de haven te borgen ("Rotterdam is een haven met een stad").

Alan benadrukt dat er nog veel onduidelijk is over hoe waterstof de haven verlaat. Pijpleidingen richting grootafnemers in Duitsland en Limburg zijn de meest veilige manier van transport, maar tot die in gebruik zijn genomen zal er een grote hoeveelheid waterstofdragers over het Basisnet moeten worden vervoerd. Vergunningsaanvragen worden beoordeeld op activiteiten die in het gebied van de haven plaatsvinden, alles op het gebied van transport en uiteindelijke consumptie valt buiten de bevoegdheid van het bevoegd gezag. Milieudienst Rijnmond kan wel tips geven over vervoer. Vaak blijft onduidelijk wie de klant van het waterstof is, waardoor niet duidelijk is waar en op welke wijze het transport zal plaatsvinden.

Michiel Westerbeke vraagt of er fysiek genoeg ruimte beschikbaar is om de totaal beoogde energiestroom (tot 20 megaton per jaar) per pijpleiding plaats te laten vinden. Alan zegt dat er fysiek genoeg ruimte is, maar dat de benodigde risicoruimte een uitdaging is. Dit geldt voor waterstof en ook voor ammoniak.

Dirk Schaap merkt op dat ammoniak nu dominant is, maar dat deze dominantie plaats kan maken voor iets anders. Zo deelt hij informatie van Daimler die verwacht dat waterstof een deel van zwaar wegtransport kan aandrijven. Het is niet duidelijk of waterstoftankstations enkel door tubetrailers kunnen worden bevoorrad, en directe aansluitingen op het hogedruknet worden niet uitgesloten, net als ter plekke waterstof produceren.

Cees Smit deelt een definitie van veiligheid die eerder deze dag door Jan van Tol (Min EZK) werd gedeeld in een andere bijeenkomst. Deze definitie komt vanuit het risicobeleid energietransitie. "Een situatie waarin ten minste wordt voldaan aan het vereiste veiligheids- en gezondheidsniveau of aan de vereiste mate van voorzorg. Die vereisten reflecteren het politiek gedragen oordeel dat het resterende risico of de mate van onzekerheid in de bestaande context beschouwd wordt als aanvaardbaar ten opzichte van de andere maatschappelijke belangen." Deze definitie wordt door diverse aanwezigen in de groep als weinig werkbaar ervaren, is vaag en zegt niks over wie bestuurlijke verantwoordelijkheid neemt.

Marco van den Berg (Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond)

Marco geeft een overzicht van de nieuwe energiestromen die we kunnen verwachten agv de energietransitie. Hij laat zien dat er al veel kennisontwikkeling is op het gebied van veiligheid binnen deze stromen, bijvoorbeeld bij het NIPV maar ook bij individuele veiligheidsregio's. Hij geeft informatie over de VRR, en deelt ook enige verwachtingen van de VR Amsterdam-Amstelland.

Marco geeft achtergrond bij verschillende elementen van de energietransitie. Merkt bijvoorbeeld op dat de transport van energie mede naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne veel meer van West naar Oost zal gaan ipv andersom (de oorspronkelijke richting). Dit heeft gevolgen voor Nederland als mogelijk aanlandingspunt van deze nieuwe energiestromen (bv ammoniak).

Vervoer van waterstof via tubetrailers heeft een veel grotere impact op het Basisnet dan diesel of LNG. Door de lagere energiedichtheid van waterstof zijn er, voor een vergelijkbare hoeveelheid energie, veel meer tubetrailers nodig. Marco berekent dat voor elke 200.000 gereden kilometers met een vrachtauto er 1 tankwagen diesel nodig is (1km : 35 liter); 4 tankwagens LNG (100km : 25 kg); en 35 tubetrailers waterstof (10 km : 1 kg waterstof).

De verandering van fossiele naar hernieuwbare energieproductie en overslag in het havengebied van Rotterdam heeft effect op het bestaan van de bedrijfsbrandweer. Installaties voor hernieuwbare energie kunnen zo schoon zijn dat ze geen brandweeraanwijzing meer nodig hebben.

De veiligheidsregio moet in kunnen spelen op nieuwe soorten van risico's. Marco noemt domino-effecten zoals we die afgelopen jaar zagen in Flevoland (Tennet incident met transformator, waarna treinverkeer al daar weken uit de roulatie is geweest) als voorbeeld van hoe steeds meer verbonden energienetwerken leiden tot nieuwe risico's.

Sandra Klein Heerenbrink vraagt of er een overzicht bestaat van relevante projecten in de energietransitie, en wat deze betekenen voor de veiligheidsregio's. Klaas Winters merkt op dat Royal Haskoning recentelijk een aantal handreikingen heeft gepubliceerd mbt omgevingsveiligheid van buisleidingen op hun website, die ook zijn gepresenteerd op het Relevant Congres.

Afrondend

Nils sluit de bijeenkomst af met een dankwoord aan de inleiders. Tevens vraagt hij aan deelnemers of er een regio is (VR/ Energieregio) die de tweede fysieke bijeenkomst kan en wil faciliteren. De tweede bijeenkomst staat in het teken van de regionale energietransitie, en we willen graag aan betrokken partijen (lokale overheden, waterschappen, netbeheerders en veiligheidsregio's) vragen om hun ervaringen over veiligheid en veiligheidsbeleid te delen. En als we dan toch op locatie zijn, evt. een bezoek te brengen aan een project uit de energietransitie.

We merken op dat de aanwezigheid beduidend hoger is (ruim 30 personen) dan het aantal mensen dat zich had aangemeld (11). Vanuit de organisatie van de Kennistafel doen we dan

ook een nadrukkelijke oproep om voor opvolgende bijeenkomsten de aan/-afwezigheid door te geven.